

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian kuantitatif. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian komparatif yaitu penelitian yang membandingkan satu variabel atau lebih pada dua atau lebih sampel yang berbeda, atau pada waktu yang berbeda (Sugiyono, 2016).

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Variabel merupakan suatu objek yang menjadi perhatian dalam sebuah penelitian yang akan dilakukan (Arikunto, 2006). Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

1. Variabel bebas (X) dalam penelitian ini adalah Kelompok usia pengendara sepeda motor (Kelompok usia remaja dan kelompok usia dewasa awal)
2. Variabel terikat (Y) dalam penelitian ini adalah *aggressive driving behavior*.

C. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi mengenai variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik – karakteristik variabel tersebut yang

dapat diamati (Azwar, 2012). Berikut definisi operasional dari variabel - variabel yang akan diteliti dalam penelitian ini :

1. *Aggressive driving behavior* :

Perilaku berkendara atau mengemudi yang dilakukan secara agresif yang dilakukan dengan sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, penuh kekesalan, rasa permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku kebutut, membunyikan klakson, berulang-ulang, melakukan gerakan kasar, serta menyalakan dan mematikan lampu jarak jauh secara berulang-ulang disaat keadaan lalu-lintas tenang dapat berisiko membahayakan orang lain, diri sendiri, dan properti jalan. Berikut adalah dimensi beserta indikator dari *aggressive driving* yang diperoleh berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Setianingsih (2015), yaitu :

Tabel 3.1. Dimensi *Aggressive Driving*

No.	Dimensi	Indikator
1	<i>Impatience dan Inattentiveness</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. Menerobos lampu merah. b. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning. c. Berpindah-pindah jalur. d. Mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maksimum. e. Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya. f. Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan, seperti berbelok atau berhenti. g. Menambah kecepatan atau mengurangi kecepatan secara mendadak.
2	<i>Power Struggle</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. Menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak

		<ul style="list-style-type: none"> untuk memberijalan atau pindah. b. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untukmenghalangi orang yang mengantri. c. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain denganberteriak, membuat gerakan-gerakan yangmemancing kemarahan danmembunyikan klakson berkali-kali. d. Membunuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman ataumengancam kendaraan tersebut. e. Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang ataumembalaspengemudi lain. f. Mengerem secara mendadak untuk menyerang ataumembalaspengemudi lain.
3	<i>Recklessness dan Road Rage</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. Mengejar pengemudi lain untuk berduel b. Mengemudi dalam kondisi mabuk c. Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain d. Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya sendiri ataumemukul suatu objek e. Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi

2. Kelompok usia pengendara

Kelompok usia yang dimaksud dalam penelitian ini merupakan kelompok usia perkembangan pengendara sepeda motor yang masih muda, yang terdiri dari:

a. Pengendara usia remaja

Kelompok pengendara usia remaja dalam penelitian ini dimulai dari umur 12 sampai 18 tahun (Hurlock, 1990).

b. Pengendara usia dewasa awal

Kelompok pengendara usia dewasa awal dimulai pada umur 18 tahun sampai umur 40 tahun (Hurlock, 1990).

D. Populasi dan Sampel

a. Populasi Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas subjek ataupun objek yang memiliki kualitas dan karakteristik khusus yang telah ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian dilanjutkan dengan menarik kesimpulan (Sugiyono, 2013). Populasi digunakan untuk menyebut sekelompok objek untuk menjadi sasaran dalam penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor berusia 12 – 40 tahun di Surabaya.

b. Sampel Penelitian

Teknik penarikan sampling dalam penelitian ini adalah *purposive sampling* yang merupakan metode penetapan responden untuk dijadikan sampel berdasarkan pada kriteria-kriteria tertentu (Siregar, 2013). Adapun kriteria yang dibutuhkan dalam penelitian ini, yaitu warga Surabaya yang mengendarai sepeda motor untuk mobilitas sehari-hari

Sampel merupakan bagian dari populasi yang akan diteliti. Pengambilan sampel yang harus diambil apabila subjek yang akan diambil mencukupi dalam jumlah besar dan tergantung juga dengan kemampuan

waktu, tenaga, dan dana dari peneliti (Arikunto, 2006). Anggota sampel dari penelitian ini mengambil 200 responden yang terdiri dari 100 pengemudi usia remaja dan 100 usia dewasa awal. Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Roscoe (Sugiyono, 2013), ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah 30 sampai dengan 500.

E. Tahapan Pelaksanaan Penelitian

Berikut merupakan beberapa tahapan pada proses penelitian kuantitatif menurut Azwar (2013), yakni :

1. Tahap Persiapan

a. Tahap awal yang dilakukan penulis adalah persiapan penelitian, hal ini dilakukan agar proses penelitian akan berjalan lancar. Pertama peneliti merumuskan permasalahan yang ada dan menjadikan lebih spesifik. Mencari referensi dan kemudian referensi yang didapat di olah kembali sehingga dapat menentukan topik yang akan dipakai. Setelah itu penulis menyusun latar belakang dan tujuan dari penelitian ini.

b. Penyusunan skala/ alat ukur

Membuat alat ukur berupa skala yang akan digunakan. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pengambilan data menggunakan skala. Skala yang digunakan dalam penelitian ini merupakan skala *aggressive driving behavior*. Skala tersebut merupakan skala yang telah dimodifikasi dari skripsi yang telah diuji coba terlebih dahulu

c. Uji coba alat ukur (*Try-out*)

Uji coba alat ukur yang akan digunakan. Uji coba atau *try-out* alat ukur dilakukan pada pengendara motor di Malang dengan jumlah 30 orang. Kemudian peneliti menghitung reliabilitas skala dengan *Cronbach's alpha* dengan bantuan SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*) version 22.0 for windows.

d. Revisi alat ukur

Revisi alat ukur merupakan seleksi terhadap item pada skala yang digunakan sebagai alat ukur. Revisi alat ukur dilakukan dengan mempertahankan aitem-aitem yang lulus uji perhitungan reliabilitas dan koefisien item total.

2. Tahap Pelaksanaan

Penelitian ini dilakukan di kota Surabaya. Dalam penyebaran instrument, peneliti dibantu beberapa rekan dengan cara menyebarkan ke beberapa titik seperti di lapangan parkir yang ada di sekolah, ruko perkantoran, *mall* atau *supermarket* maupun tempat *nongkrong* yang banyak pengunjung yang merupakan pengendara sepeda motor. Skala yang diberikan sudah memenuhi standart validitas dan reliabilitas yang telah dilakukan uji coba terlebih dahulu pada item-item skala tersebut. Peneliti terlebih dahulu menjelaskan tujuan penelitian dan meminta kesediaan terhadap setiap subjek dalam partisipasinya sebagai subjek penelitian. Subjek penelitian berjumlah 200 orang dengan 100 orang dengan kategori usia remaja dan 100 orang dengan kategori usia dewasa.

3. Tahap Analisis Data

Tahap analisis data yang akan dilakukan dengan beberapa tahapan kegiatan, seperti :

- a. Pengecekan kembali data yang telah terkumpul
- b. Memberikan skor atau penilaian terhadap jawaban yang telah diberikan oleh subjek.
- c. Analisis data dengan menggunakan perhitungan statistic untuk menguji hipotesis dengan menggunakan program SPSS (*Statistical Product and Service Solution*)version 20.0 for windows.
- d. Penafsiran hasil analisis data.
- e. Pembahasan akhir yakni dengan melakukan interpretasi berdasarkan teori dan kerangka berpikir yang diajukan sebelumnya, lalu merumuskan kesimpulan.

F. Data

Data adalah bahan mentah yang perlu diolah sehingga menghasilkan informasi atau keterangan, baik penelitian kualitatif maupun kuantitatif yang menunjukkan fakta atau juga dapat didefinisikan data merupakan kumpulan fakta atau angka atau segala sesuatu yang dapat dipercaya kebenarannya sehingga dapat digunakan sebagai dasar untuk menarik suatu kesimpulan (Siregar,2013). Data yang penulis kumpulkan merupakan data primer, yaitu data yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian yang dilakukan (Siregar,2013).

Hal tersebut dikarenakan penulis mendapatkan data tersebut langsung dari responden yang menjadi subjek dari penelitian ini melalui media kuisioner atau skala yang telah dibuat. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan kuisioner (angket). Jenis kuisioner yang digunakan adalah kuisioner tertutup, yaitu kuisioner yang merupakan pertanyaan-pertanyaan yang diberikan kepada responden sudah dalam bentuk pilihan ganda. Kuisioner ini responden tidak diberikan kesempatan untuk mengungkapkan pendapatnya (Siregar, 2013). Skala yang digunakan dalam penelitian ini merupakan skala interval. Skala interval merupakan suatu skala dimana objek/kategori dapat diurutkan berdasarkan suatu atribut tertentu, dimana jarak/interval antara tiap objek/kategori sama (Siregar,2013).

G. Instrumen Penelitian

Skala *aggressive driving* yang digunakan dalam penelitian ini dimodifikasi dari Setianingsih (2015) dengan jumlah item sebanyak 52 dan reliabilitas sebesar 0,838. Instrumen penelitian atau alat ukur dari penelitian ini menggunakan skala *Likert*. Langkah – langkah pembuatan skala terlebih dahulu dengan menyusun *blue print* dari skala dari variabel yang telah ditentukan. Kemudian dilanjutkan dengan menentukan alternatif jawaban dan skor yang diberikan. Setiap jawaban pada skala *likert* akan menghasilkan angka yang menunjukkan skor sikap seseorang pada sebuah fenomena, dimana skala *likert* akan berupa gradasi dari sangat positif sampai dengan sangat negative (Sugiyono,2013).

Pada penelitian ini skala yang digunakan menggunakan respon jawaban Selalu (SI), Sering (S), Jarang (J), Tidak Pernah (TP). Pertanyaan yang dijabarkan dalam skala dipisahkan menjadi dua bentuk pertanyaan yaitu pertanyaan positif (*favorable*) dan negative (*unfavorable*). Skor yang ditentukan pada respon yang diberikan oleh subjek berdasarkan ketentuan nilai oleh setiap respon. Adapun skor skala yang telah ditentukan untuk lebih jelasnya adalah sebagai berikut :

Table 3.2. Ketentuan Skor Skala

<i>Item</i>	Respon	Selalu	Sering	Jarang	Tidak Pernah
<i>Favourable</i>	Skor	4	3	2	1
<i>Item</i>	Respon	Selalu	Sering	Jarang	Tidak Pernah
<i>Unfavorable</i>	Skor	1	2	3	4

Tahap awal dalam pembuatan skala adalah dengan membuat *bleprint*. *Blueprint* adalah pedoman sebelum menyusun sebuah skala. Berikut ini *blueprint* yang digunakan dalam penelitian ini :

a. *Aggressive driving behavior scale*

Skala *aggressive driving* yang digunakan dalam penelitian ini , peneliti membuat sendiri dengan memodifikasi dari peneliti yang sebelumnya. Aspek-aspek *aggressive driving* menurut James da Nahl (2000) menjadi komponen yang digunakan. Komponen perilaku tersebut meliputi; *Impatience* (ketidaksabaran) dan *Inattentiveness* (ketidakperhatian), *Power Struggle*(adu kekuatan), *Recklessness* (ugal-

ugalan) dan *Road Race* (kemarahan di jalan). Berikut ini adalah *blueprint* dari Skala *Aggressive Driving Behavior*:

Tabel 3.3. Skala *Aggressive Driving Behavior* (Sebelum proses uji coba)

No	Dimensi	Indikator	Favo	Unfavo	Jumlah
1	<i>Impatience dan Inattentiveness</i>	Melanggar lampu lalu lintas	1, 3	9, 11	4
		Berkendara 10-20 km/jam dari batas maksimal	2, 6	10, 17	4
		Tidak memberikan tanda ketika ingin berbelok atau berhenti	8, 41	4, 5	4
2	<i>Power Struggle</i>	Menolak memberi jalan kepada pengemudi lain	7, 12	18, 27	4
		Memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang tidak sopan, ataupun membunyikan klakson	13, 48	19, 28	4
		Membuntuti kendaraan lain	14, 42	29, 40	4
		Membalas perilaku pengemudi lain	15, 32	46, 51	4
		Berkendara terlalu dekat dengan kendaraan di depannya	34, 49	30, 52	4
3	<i>Recklessness dan Road Race</i>	Berkendara dalam kondisi mabuk	50, 26	20, 31	4
		Berkendara dengan kecepatan tinggi	16, 36	33, 39	4
		Menantang pengemudi lain untuk berada kecepatan	25, 35	21, 38	4
		Menyerang pengemudi lain dengan menabrak kendaraannya atau memukul dengan suatu benda	24, 45	22, 43	4
		Mengancam pengemudi lain	23, 37	44, 47	4

Bobot pada skala ini ditentukan pada banyaknya dimensi yang ada, sehingga bobotnya menjadi seimbang. Jumlah total soal dalam keseluruhan dimensi adalah 52 aitem. Yang terdiri dari 26 aitem *favorable* dan 26 aitem *unfavorable*.

Tabel 3.4. Skala *Aggressive Driving Behavior* setelah melalui proses uji coba untuk penelitian.

No	Dimensi	Indikator	Favo	Unfavo	Jumlah
1	<i>Impatience dan Inattentiveness</i>	Melanggar lampu lalu lintas	1	4, 6	3
		Berkendara 10-20 km/jam dari batas maksimal	3, 6	5	3
		Tidak memberikan tanda ketika ingin berbelok atau berhenti	23	-	1
2	<i>Power Struggle</i>	Menolak memberi jalan kepada pengendara lain	-	-	0
		Memancing kemarahan pengendara lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang tidak sopan, ataupun membunyikan klakson	7	11	2
		Membuntuti kendaraan lain	8, 42	-	2
		Membalas perilaku pengendara lain	-	-	0
		Berkendara terlalu dekat dengan kendaraan di depannya	19	-	1
3	<i>Recklessness dan Road Race</i>	Berkendara dalam kondisi mabuk	-	-	0
		Berkendara dengan kecepatan tinggi	9, 20	18	3
		Menantang pengendara lain untuk beradu kecepatan	16	12	2

Menyerang pengendara lain dengan menabrak kendaraannya atau memukul dengan suatu benda	15	13	2
Mengancam pengendara lain	14	25	2
Jumlah	13	8	21

Jumlah total soal dalam keseluruhan dimensi adalah 21 aitem. Yang terdiri dari 13 aitem *favorable* dan 8 aitem *unfavorable*.

H. Pengujian Alat Ukur

1. Validitas

Menurut Azwar (2013), pengukuran dapat dikatakan mempunyai validitas yang tinggi apabila menghasilkan data yang secara akurat memberikan gambaran mengenai variabel yang diukur seperti yang dikehendaki oleh tujuan pengukuran tersebut. Validitas dalam skala yang dibuat oleh peneliti menggunakan validitas isi yang dibagi menjadi dua, yaitu *face validity* (validitas tampak) dan *logical validity* (validitas isi). Validitas isi dilakukan dengan cara meminta pendapat *professional judgement* yaitu dosen pembimbing mengenai aitem-aitem yang akan digunakan. Sedangkan tampak dikatakan dapat memenuhi ketepatan isi karena penulis sebelumnya telah mencerminkan isi tes dalam penelitiannya terdapat pada halaman sampul angket yang mencerminkan variabel-variabel yang hendak di teliti serta terdapat judul yang jelas. Adapun hasil evaluasi tersebut sebagai berikut :

Tabel 3.5. Hasil Validitas Tampang Menurut Pendapat Subjek

Pernyataan	Jumlah Subyek			Presentasi		
	Baik	Cukup	Kurang	Baik	Cukup	Kurang
Tampilan cover skala penelitian	24	3	3	80%	10%	10%
Ukuran huruf yang digunakan	25	5	0	83,3%	16,6%	0%
Susunan kalimat yang disampaikan dalam skala penelitian	15	9	6	50%	30%	20%

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa 80% subjek yang menyatakan bahwa tampilan cover skala penelitian ini baik, 10% subjek menyatakan cukup, dan 10% subjek menyatakan kurang. Subjek yang menyatakan ukuran huruf yang digunakan pada skala penelitian ini 83,3% baik, 16,6% menyatakan cukup, dan 0% menyatakan kurang. Kejelasan susunan kalimat yang disampaikan dalam skala penelitian dinyatakan baik oleh 50% subjek, 30% menyatakan kurang, dan 20% menyatakan kurang. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa skala dalam penelitian itu memiliki validitas tampilan yang baik.

2. Reliabilitas

Reliabilitas suatu tes merupakan berapa besar derajat tes untuk mengukur secara konsisten sasaran yang akan diukur (Sukadji, 2000). Uji reliabilitas dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan pendekatan konsisten internal (*interval consistency*), yaitu menggunakan formula reliabilitas *Cronback Alpha*. Alasan menggunakan pendekatan ini adalah

salah satu pendekatan reliabilitas yang prosedurnya lebih praktis karena dapat mengatasi beberapa masalah yang ditemui pada pendekatan tes-ulang (Azwar, 2014). Kemudian dalam pendekatan konsistensi internal, data skor diperoleh melalui prosedur satu kali pengenaaan tes kepada sekelompok individu sebagai subyek menggunakan *single trial administration*, sehingga metode ini memiliki nilai praktis dan efisiensi yang tinggi dibanding prosedur reliabilitas yang lain. Instrumen yang dapat dikatakan handal adalah instrumen dengan hasil koefisien *Cronbach Alpha* lebih besar dari 0.60 (Arikunto, 2006). Perhitungan reliabilitas dilakukan dengan bantuan program komputer SPSS 22.0 (*Statistical Product and Service Solution*). Sekaran (2003) mengelompokkan nilai *Cronbach's alpha* sebagai berikut :

- a. *Cronbach's alpha* < 0,6 : reliabilitas dianggap buruk
- b. *Cronbach's alpha* 0,6-0,79 : reliabilitas diterima
- c. *Cronbach's alpha* 0,8- 1,0 : reliabilitas dianggap paling baik

Penelitian ini menggunakan standar 0,6 untuk reliabilitas. Hasil pengujian realibilitas pada penelitian ini adalah 0,825, yang berarti bahwa alat ukur memiliki reliabilitas yang sangat tinggi.

I. Analisis Data

1. Uji Asumsi

Uji asumsi memiliki tujuan untuk menentukan apakah statistik parametrik ataupun non-parametrik yang akan digunakan untuk

pengolahan data selanjutnya. Uji asumsi dalam penelitian ini meliputi sebagai berikut :

a. Uji Normalitas

Metode yang akan digunakan dalam uji normalitas adalah dengan melihat penyebaran data pada sumbu diagonal dari grafik normalitas. Uji normalitas bertujuan untuk melihat apakah subjek yang dijadikan sampel dalam penelitian benar – benar mewakili populasi. Uji normalitas dianalisis dengan tes *Kolmogorov-smirnov* menggunakan program *SPSS version 20.0 for windows*. Kriteria pengujian jika nilai signifikan (p) $> 0,05$ maka dapat disimpulkan distribusi normal. Sebaliknya jika (p) $< 0,05$ dapat disimpulkan bahwa distribusi tidak normal.

b. Uji Homogenitas

Uji homogenitas dilakukan untuk mengetahui apakah populasi dan sampel yang digunakan dalam penelitian sejenis (homogen) atau tidak. Uji homogenitas menggunakan metode *Levene's test* pada *SPSS 20 for windows*, alasan menggunakan metode tersebut karena penelitian ini hanya membandingkan dua varian saja. Menurut Santoso (2000) data akan dikatakan homogen jika signifikansi yang diperoleh $> 0,05$ maka variansi setiap kelompok sama atau homogen, maka H_0 akan diterima. Sebaliknya, jika signifikansi yang diperoleh $< 0,05$ maka variansi setiap kelompok tidak sama atau tidak homogen, maka H_0 ditolak.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis dimaksudkan untuk mengetahui adanya perbedaan *aggressive driving behavior* terhadap usia pada pengendara sepeda motor di kota Surabaya menggunakan hipotesis komparatif. Hasil hipotesis akan membuktikan apakah hipotesis yang diajukan diterima atau tidak. Pengujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan teknik uji t atau *t-test*. Teknik ini bertujuan untuk membandingkan rata-rata dari dua kelompok yang berbeda yaitu usia remaja akhir dan usia dewasa awal. Jenis *t-test* menggunakan *independent sample t-test*.

